

القوة البحرية العثمانية والصراع على المحيط الهندي (*) (بالميرا بروميت)

قراءة رضوان السيد

I

تمهّدُ Palmira Brummett لدراستها عن «القوة البحرية العثمانية، ودبلوماسية المتوسط في عصر الكشوفات الجغرافية» بالسؤال الافتراضي التالي: ماذا لو أن العثمانيين كانوا هم الذين اكتشفوا القارة الجديدة؟ أو ماذا لو أنّ العثمانيين كانوا بين الذين استعمروها بعد اكتشافها؟! وتقصد من وراء ذلك للقول إن العثمانيين كانوا يعون الأهمية التجارية للقارة الجديدة، كما أنهم كانوا قوة بحرية كبرى كان بوسعها المنافسة والصراع على السيادة في البحار القريبة والبعيدة ليس من أجل الفتح والغزو بحدّ ذاته كما هي الفكرة السائدة عنهم؛ بل من أجل الإفادة من عائدات التجارة، والمشاركة في مصادرها ومواردها. وتنتمي P. Brummett إلى مدرسة نقدية في فهم تكوّن الإمبراطوريات التجارية في القرنين الخامس عشر والسادس عشر؛ تتحدّى الفكرة السائدة عن العثمانيين أنهم كانوا قوة برية كبرى، تعتمد الغزو والاستيلاء من أجل استصفاء عائدات الأرض وضرائب المحاصيل للطبقة العسكرية السائدة من حول السلطان؛ وأنّ العثمانيين كانوا بهذا المعنى استمراراً متأخراً لإمبراطوريات الشعوب البدوية في أوروبا وآسيا، ما أدركوا الأوضاع الجديدة التي استتبّت منذ القرن الخامس عشر، وظلّت غالبية حتى التاسع عشر، والتي تتمثل في أمرين اثنين: الأول أنّ عائدات

التجارة بالسيطرة على مصادرها وطرقها وضرائبها وسلعها أهم من عائدات الأرض التي كانت أساس السيطرة في الحقب الإقطاعية. والأمر الثاني أنَّ السيادة البحرية (امتلاك أسطول، وامتلاك القدرات والمواد الأولية والخبرات لتجديده وتطويره وتعويض خسائره) عن طريق الأساطيل الحربية والأساطيل التجارية من أجل التجارة بالذات، والقدرة على المنافسة في نطاقها؛ صارت هي دعامة قيام الإمبراطوريات، كما يبدو في حالات البرتغال وأسبانيا وهولندا والمدن الإيطالية وبريطانيا العظمى.

تستند المدرسة الجديدة في دعويها: - أنَّ العثمانيين كانوا قوة بحرية كبرى، - وأنَّ اتجاهات فتوحاتهم في القرن السادس عشر (النصف الأول منه) حكمتها مصالحهم التجارية - إلى مختلف أنواع البقايا الأرشييفية العثمانية: سجلات المحاكم الشرعية في المدن، والسالنامه، وأوامر المهمة، والجمرك، ومجموعات القوانين الصادرة عن السلاطين، وتقارير المؤرخين، وتقارير القناصل الأوروبيين في عاصمة السلطنة، ومدنها الكبرى خلال تلك الحقبة. ويعني هذا محاولة أو محاولات من جانب المؤرخين المراجعين هؤلاء لترسُّم خُطى مدرسة الحوليات الفرنسية في تتبُّع تطورات «الحضارة المادية»، ودلالاتها على «الوعي» لدى الطبقة الحاكمة، والنُخب الفاعلة في المنظومة. وقد حاول خليل إينالجك وثريا فاروقي و Daniel Goffman، و Wilhelm Heyd تحقيق ذلك في دراساتهم عبَّرَ عدة خطوات: إعادة النظر في تأثير تطور القوة البحرية العثمانية على الاقتصاد العالمي في القرن السادس عشر، وإعادة النظر في السياسات الاقتصادية العثمانية في ضوء مطامح العثمانيين التجارية، وفحص تفاصيل مشاركة العثمانيين: الدولة والتجارة والطبقة العسكرية في تجارة المتوسط وما وراءها.

II

حاول الأوروبيون (البرتغاليون والبريطانيون والهولنديون والدانمركيون) منذ النصف الثاني من القرن الخامس عشر الوصول إلى جنوب شرق آسيا؛ عبر عدة طرق؛ الأولى تمضي في الاتجاه الشمالي الشرقي مروراً بأراضي إمارة موسكو

فإيران إلى الهند. والثانية تمضي في الاتجاه الشمالي الغربي فتعبر المحيط الأطلسي إلى القطب بحثاً عن مخرج شماليّ غربي. والثالثة تمضي في الاتجاه الجنوبي الشرقي عبر القرن الإفريقي إلى المحيط الهندي. والرابعة تمضي في الاتجاه الجنوبي الغربي دائرةً حول جنوب أمريكا عبر المحيط الهادي. وما نجح غير الطريقتين الجنوبيتين اللتين أدخلتا البرتغاليين والبريطانيين والهولنديين إلى المحيط الهندي وجنوب المحيط الهادي. وبين هذين الاتجاهين الناجحين تقع المنطقة التي سمّاها مارشال هودجسون في كتابه: «مغامرة الإسلام»: المنطقة الأورو - آسيوية، وتمتد من البلقان إلى جنوب آسيا. وكانت في القرن السادس عشر محكومةً من جانب ملوك وأمرأ مسلمين، وتسيطر على الطرق التقليدية للتجارة الشرقية مصادراً ومعايير. وقد كانت تلك الطرق مطلع القرن السادس عشر كما يلي: المجرى الأول وهو المجرى الجزري الساحلي. ويمضي من الساحل العثماني عبر بحر إيجه غرباً ويدخل البحر الأدرياتيكي. والسلعة الرئيسية المنقولة عبر هذا المجرى هي الحبوب. والمجرى الثاني هو المجرى الأناضولي/الشامي. ويتضمن القوافل البرية العابرة من الشرق إلى الغرب، وتجارة شرق المتوسط من إيران إلى شرق الأناضول والشام وحتى غرب الأناضول. وهكذا فإنّ هذا المجرى يمتدّ من اسطنبول إلى حلب وتبريز فإلى رأس الخليج. وأهمّ السلع المنقولة عبر هذا المجرى: الحرير، والتوابل، والأخشاب. والمجرى الثالث هو ذلك الذي يمضي من شرق المتوسط إلى المحيط الهندي. وهو يمتد من اسطنبول إلى الإسكندرية إلى جُدّة وعدن فسواحل الهند ومَلَقَة. أما أهمّ السلع المنقولة عبره فكانت: التوابل والنحاس.

في مطلع القرن العاشر الهجري كانت القوى المشاركة بشكلٍ مباشرٍ في هذه التجارة عبر أحد المجاري أو عبرها كلّها هي القوى القديمة: البندقية وجنوه ورودس والدولة المملوكية. والقوى الجديدة وهي: السلطنة العثمانية والبرتغاليون والصفويون. وكان التفكير الإمبراطوري قد بدأ يتخذ شكله النهائي لدى العثمانيين بعد فتح القسطنطينية. وكان معنى ذلك الاتجاه لإنشاء أسطولٍ بحريّ ضخمٍ للمشاركة في التجارة والسيادة، والاهتمام بالقبض على الطرق

التجارية في المنطقة، والعناية بالقضايا الرمزية والدبلوماسية. فبالنسبة للدبلوماسية غصّت بلاطُ الأمراء والملوك في أوروبا وآسيا في عهد بايزيد الثاني (1481 - 1512م) برسل العثمانيين، الباحثين عن الأخبار، والساعين لعقد تحالفات أو استئجار الضغوط والأخطار. وقد أزعج ظهور هذا الوجه الجديد للعثمانيين المستفيدين الرئيسيين من تجارتي المتوسط والأحمر: البنادقة وفرسان رودس والمماليك. لكنّ بعد مناوشاتٍ عسكرية استمرت أربعة أعوام (1499 - 1503م) اضطرّ البنادقة وفرسان رودس لعقد اتفاقياتٍ تجارية مع العثمانيين صاروا بمقتضاها مُلحقين باسطنبول وإن لم يسلموا بذلك رسمياً. وحدث الشيء نفسه مع المماليك الذين حقّقوا نجاحاتٍ ضئيلة في البداية في المناوشات مع العثمانيين (1485 - 1491م)؛ ثم ما لبثوا أن اضطرّوا مع شيخوخة السلطان قاتيباي (1468 - 1496م)، وانتشار الفوضى في الداخل المصري والشام، وظهور البرتغاليين في المحيط الهندي والبحر الأحمر إلى عقد صلح مع العثمانيين (1494م)؛ بل والالتحاق بهم بالاعتماد عليهم في بناء أسطولهم ودعمه لمواجهة البرتغاليين، وفي استهداف الحديد والنحاس والبارود لإنشاء المدافع وتذخيرها، بل واستهداف المدافع نفسها. وما اعترف المماليك، حُماة الحرمين والقدس، والمُؤوون للخليفة العباسي أنهم صاروا دولةً تابعةً لكنهم صاروا كذلك في الحقيقة أيام السلطان الغوري (1501 - 1517م). فقد ضعّفوا في المجال الاقتصادي لمشاركة العثمانيين لهم في حماية طرق التجارة، ودخول البرتغاليين العنيف إلى المحيط الهندي والبحر الأحمر. واختلّ نظام الضبط العسكري لديهم بسبب الصراع على السلطة بعد وفاة السلطان قاتيباي عام 1496م. وعجزوا خلال بعض السنوات عن حماية طريق الحجّ من الأعراب بل وغارات الجند الثائر مما جعل الجميع بمن فيهم البنادقة يتطلعون إلى العثمانيين كقوة ضابطة تحمي الحرمين وطرق الحج من جهة، وتواجه البرتغاليين الذين خَسِرَ المماليك أمامهم أسطولهم عام 1509م. وهكذا بدأ الجميع يعتادون على الظهور العثماني مطلع القرن السادس عشر بمظهر القوة البحرية الكبرى الحامية ويحاولون الوصول معها إلى شروطٍ واتفاقياتٍ تقيهم الفوضى المتخلّفة عن ضعف المماليك، وعن تحكّم سلطانهم وضباطهم

بالأسعار، واحتكار بعض السلع، وفرض ضرائب إضافية لا مُسوَّغ لها. وانزعج الجميع لظهور البرتغاليين، الذين قاموا برحلتهم التجارية الأولى إلى سواحل الهند بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح (1497م)، وعادوا منها محمّلين بالتوابل والسلع حيث وصلوا إلى البرتغال عام 1503م. ثم راحوا يفرضون شروطهم على فرسان رودس والمدن الإيطالية، ويتحرّشون بالتجار المسلمين، وبالمماليك. وما أن جاء العام 1510م حتى صار واضحاً أنَّ المماليك ما عادوا قادرين على حماية الطريق البحري عبر البحر الأحمر والمحيط الهندي حتى مع الاستعانة بأمرأء المسلمين بالهند. وقد أفاد العثمانيون من ذلك كلّهُ لفرض شروط قاسية للحماية، منها الضرائب، والمشاركة أزعجت التجار المسلمين والبنادقة وفرسان رودس على حدّ سواء. لكنّ ما كان لهم خيارٌ أمام عدم القدرة في الاعتماد على المماليك، وميل البرتغاليين إلى الاستئثار بالتجارة وحدهم. في هذه الظروف ظهر الشاه إسماعيل الصفوي (1501 - 1524م) فوحّد إيران، وانتزع تبريز من الأق قوينلو، واستولى على بغداد، وبدأ يتهدد الأقاليم المملوكية شمال حلب والأناضول الشرقي العثماني. وأمّل المماليك والبنادقة أن يتخذوا من القوة الجديدة مُوازناً للصعود العثماني. وتشير تقارير القناصلة والجواسيس البنادقة بدمشق وحلب إلى أنّ اتصالاتٍ محمومةً من جانب البنادقة وفرسان رودس والبرتغاليين والمماليك جرت مع إسماعيل بناءً على طلبه لعقد تحالف وبخاصّةٍ في سنوات الجمود العثماني (1509 - 1512م) عندما ساءت صحة السلطان بايزيد، واستشرى الصراع بين أولاده الثلاثة: قرقد وأحمد وسليم على السلطة. وذهبت آمالُ الجميع سُدىً مع وصول سليم ثالث أبناء السلطان إلى السلطة عام 1512م، وضربه للصفاوي بجالديران (1514م)، وللمماليك بمرج دابق (1517م). وهكذا فإنه عندما توفي السلطان سليم فجأةً عام 1520م كانت التجارة الشرقية قد صارت في طرقها ومصادرها بيد العثمانيين، ولا مُنافِسَ لهم عليها إلا البرتغاليون.

III

بدأ بناء البحرية العثمانية إبان الاستيلاء على القسطنطينية؛ فيما قيل إنّ

محمدًا الفاتح نقل برًا ستًا وسبعين سفينةً وزورقًا حربيًا لتشديد الحصار على المدينة. لكنهم لم يتحولوا إلى قوة بحرية كبرى إلا في عهد ولده بايزيد الثاني (1481 - 1512م). وكان محرّك يزيد لذلك تحديّ البنادق للمجال العثماني في شرقي البحر المتوسط. وقد نجح بايزيد في تثبيت سيطرته على شرقي المتوسط بعد معارك ومناوشات مع البنادق وفرسان رودس مما اضطرهم لعقد صلح معه عام 1503م. وبمجرد عقد الصلح استدعى بايزيد قِطْع الأسطول المنتشرة عبر موانئ المتوسط الشرقية إلى قاعدتي الأسطول الرئيسيّين غاليلي وغَلطة. طلب بايزيد إجراء عمليات إصلاح وتجديد شاملة في الأسطول، كما سعى لمضاعفة عدد القِطْع الكبرى والمتوسطة لمواجهة الخطرين الجديدين اللذين ظهرا في الخليج والمحيط الهندي: الشاه إسماعيل الصفوي والبرتغاليين. وما كان الشاه إسماعيل قوةً بحريةً لكنَّ بايزيد كان بحاجة لِقِطْع النقل البحرية الكبيرة من أجل إمداد الجند بالمؤن والذخائر، وقصّف المدن من البحر بالمدفعية إن أمكن. وحوالي العام 1505م قدّر الفارس الألماني أرنولد فون هارف A. von Harff عدد قِطْع الأسطول الراسية بميناء اسطنبول بسبعمئة سفينة كبرى ومتوسطة فضلاً عن مئات القِطْع أو الزوارق الحربية الصغيرة. لكنَّ المؤرخ التركي سعد الدين يذكر أنَّ السلطان أمر ببناء ثلاثمائة قطعة فقط من مختلف الأحجام. وتقدّر Brummett أنَّ هذه القوة البحرية الضخمة ما كان المقصود بها الصفويين والبرتغاليين وحسب بل والمماليك أيضاً. لكنَّ من المعروف أنَّ العثمانيين ظلوا يساعدون المماليك - كما سنرى - في بناء السفن الحربية والمدافع حتى العام 1515م. فالذي يبدو أنهم ما خَطَطُوا فعلاً لإزالة السلطنة المملوكية إلاَّ عندما تبين لهم ضعفها المُزْمَن في عجزها عن التصدي للبرتغاليين، وتأمرها عليهم مع الشاه إسماعيل الصفوي في الوقت الذي كانت فيه تتلقى مساعداتهم بالمال والمواد لتبقى واقفةً على قدميها. وما كان بايزيد يفتقر في بناء الأسطول إلى المواد (الأخشاب والشمع والحديد والنحاس)؛ بل إلى البحارة المدربين. وقد أمر في العام 1502م بتجنيد سبعين ألف رجل وتدريبهم على أعمال وصناعات البحر؛ وهو عددٌ ترى الباحثة أنه يتجاوزُ حاجة الثلاثمئة سفينة التي يذكرها

المؤرخ سعد الدين . وكان بناء السفن يتم في عدة مرافئ ، كما أنَّ السلطان فرض ضرائب على تجار المدن - الذين سيفيدون من نشاطات الأسطول في حماية تجارتهم - لبناء السفن الجديدة وتجهيزها . وكانت العادة لدى الدول البحرية أن تظلَّ القطع الحربية الكبرى راسيةً في الموانئ لحين الحاجة إليها . ذلك أنَّ الأسطول العامل باستمرار يبهظ خزينة الدولة وإن تكن هائلة الموارد كالدولة العثمانية . ونادراً ما كان الأسطول (الأرمادا) يتحرك مجتمعاً إلاَّ للمشاركة في عملية أو معركة حربية كبرى ونادراً ما تحدث . إنما كان حضوره ضرورياً للهيبة الإمبراطورية . وفيما عدا ذلك فإنَّ نشاطات أجزاء منه في أوقات السلم أو الحرب البرية تتمثل في : مطاردة القراصنة (وهم في حالة العثمانيين فرسان رودس الذين كانوا يغيرون على سواحل الأناضول رغم الصلح) ، وحمل المؤن والذخائر والإمدادات للجيش البري ، وحماية القوافل التجارية ، ونقل السلع التجارية في الحالات التي تشارك فيها الدولة في التجارة ، وقصف المدن المحاصرة من البحر . وقد اكتمل بناء القطع الجديدة في الأسطول حوالي العام 1505م . لكنَّ السلطان أمر بالاستمرار في إنتاج المدافع البحرية من الحديد والبرونز لإمداد الممالك بها لتصبها في السويس حمايةً للبحر الأحمر من البرتغاليين . أما قائد الأسطول فيحمل لقب قبودان باشا ؛ وهو ضابطٌ كبيرٌ ليس من الضروري أن يكون هو نفسه بحاراً لكنه ذو خبرة وتدريب في فنون القتال البحري ، ومعرفة البحار (المتوسط وإيجيه والأدرياتيكى) . أمَّا الضباط الأدنى رتبةً فليسوا دائمين . وقد يكونون من القراصنة الذين تتفق معهم الدولة عند الحاجة إليهم لمدةٍ محدَّدة . ونملك مذكرات أحد أمراء البحر العثمانيين في عهد السلطان سليمان القانوني (1520 - 1566م) ؛ واسمه سيدي علي رئيس الذي شارك في حملة السلطان سليمان عام 1522م على رودس . وهو يقول إنه عمل ضابطاً صغيراً وترقى تدريجياً وبطريقةٍ نظاميةٍ عبر عقدين من الزمان شهد خلالهما عشرات المعارك الصغيرة والكبيرة والحمولات البحرية حتى صار يحسن الطواف في المتوسط وهو مغمض العينين . ورغم أنَّ أمراء البحر العثمانيين ضباط عاديون في العادة (مثل علي رئيس وكمال رئيس) فإنَّ المؤرخين الأوروبيين يركِّزون على بعض الذين حملوا لقب

القبودان ممن كانوا قراصنة في الأصل مثل بربروسا وأخيه عروج اللذين اشتهرا في عهد السلطان سليمان. أما أشهر أمراء البحر أيام السلطان بايزيد الثاني فهو كمال رئيس؛ الذي عينه السلطان لقيادة الأسطول في الحرب مع البندقية ورودرس، وظلّ محطّ اهتمام تقارير القناصل والجواسيس البنادقة طوال حوالي العشرين عاماً حتى وفاته عام 1510م في عاصفة بحرية وهو يحاول إيصال مدد للمماليك.

وقد عاد الأسطول ليتحرك بفعالية أكبر في عهد السلطان سليم الأول (1512 - 1520م) بسبب خطته الإمبراطورية في البر والبحر. ففي عام 1513م أمر سليم ببناء مائتي سفينة جديدة واشترط على البندقية لتجديد الاتفاقية معها إضافة بند يقضي بحقّ الأسطول العثماني في التزود من مرافئها عند الضرورة (كان البنادقة يسيطرون على قبرص وقتها).

وترى المؤلفة من جديد أنّ سليماً ما كان يحتاج إلى تضخيم الأسطول في صراعه مع الصفويين (1514م) فلا بد أنّ الإعداد كان ضد المماليك. لكنّ سليماً دعم المماليك بسفن ومؤن وذخائر في الأعوام 1513 و1514 و1515م وبدون مقابل أكثر الأحيان. فربما كان المقصود تحدي البرتغاليين في المحيط الهندي إدراكاً منه لعجز المماليك عن ذلك رغم دعمه لهم. وتطرح المؤلفة احتمال أن يكون الدعم للمماليك لكي يبقوا على الحياد في صراعه مع الصفويين. لكنه هزم الصفويين عام 1514م واستمر في دعم المماليك. بل إنّ الحملة البحرية المملوكية التي خرجت للتصدي للبرتغاليين عام 1515م كانت في أكثرها سفناً وجنداً - عثمانية. ويعود اهتمام المماليك بالمحيط الهندي إلى عهد السلطان قلاوون (1280 - 1290م) الذي اتفق مع أمير سيلان على ضبط الأمور في المحيط وتلقّى منه عشرين سفينة للمساعدة في ذلك. وحاول الإيلخان أرغون (1284 - 1291م) تحدي السيطرة المملوكية في المحيط مستعيناً بجنوة في حصار عدن. وعمد السلطان برسباي (1422 - 1437م) إلى أخذ ميناء جدة من أمير مكة، وحصّنه، واستأثر بعائدات الجمارك التجارية التي بلغت المائتي ألف دينار في العام الأول. ومن هنا كان انزعاج المماليك الشديد من ظهور البرتغاليين في المحيط بل ومحاولاتهم للسيطرة على الخليج والبحر الأحمر أيضاً. وتعاون المماليك

الذين ما عادوا قوةً بحريةً معتبرةً مطلع القرن السادس عشر مع الكجراتيين أولاً ضد البرتغاليين فتصدوا للوېوسوارس عام 1504م. وكان المسلمون الهنود، وتجار الدولة المملوكية قد بدأوا يشكون للسلطان شرور البرتغاليين منذ العام 1502م. كما أن السلطان الذي كان يحتكر تجارة التوابل على الأرض المصرية، تأثرت مداخيله من أعمال القرصنة البرتغالية. وعندما حاول زيادة الضرائب على السلع المتوافرة تدمر البنادقة والجنويون والتجار المسلمون. وتهدد البرتغاليين عن طريق البابا بأنه سيهدم كنيسة القيامة إن لم يكفوا عن القرصنة. وعندما لم ينفع ذلك كله اضطر الغوري لإعداد أسطوله الصغير للحرب بالسويس مستعملاً بحارة من الترك والمغاربة، وبعض المدافع البحرية. وصارت القطع البحرية جاهزة للقتال عام 1505م. لكنها كلفت مبالغ هائلة من المال، كما أن السلطان المملوكي كان مضطراً لاستيراد الأخشاب والتجارة والمدافع والحديد والذخيرة. وقد بدأ يعتمد على العثمانيين في ذلك منذ العام 1507م. ففي ذلك العام قاد أمير البحر العثماني كمال رئيس حملة بحرية إلى الإسكندرية محملةً بالمواد الأولية للسلطان المملوكي بالإضافة إلى خمسين مدفعاً جاهزاً. وخرجت السفن المملوكية أخيراً عام 1507م بقيادة حسين الكردي الذي حصّن ميناء جدة أولاً ثم انطلق إلى المحيط الهندي وبصحبه الضابط العثماني الكبير سلمان رئيس. وانتصر الأسطول على البرتغاليين بشول (قرب بومباي) عام 1500م، لكنه عاد فانهزم أمامهم ودُمّر أسطوله رغم مساعدة الكجراتيين له بمعركة ديو بشمال غرب الساحل الهندي عام 1509م. وعاد الغوري لبناء سفن جديدة بالسويس مستعيناً بالمواد والخبرات العثمانية. وامتد النشاط البحري المملوكي إلى دمياط فبدأ البناء فيها أيضاً لكن للاستعمال في البحر الأحمر لا في البحر المتوسط فيما يبدو. وتوالت الرسل على السلطان المملوكي من كاليكوت وملقة وكامباي تتهدده بالتعاون مع البرتغاليين ودفع الجزية لهم إن لم يتمكن من دفعهم خارج المحيط. فاستغاث الغوري ببايزيد للمرة الثالثة طالباً المساعدة. لكنه ما استطاع إعداد الحملة بالشكل المناسب إلا عام 1515م. ذلك أن قسماً كبيراً من الأسطول كان ينقل الأخشاب من أياز بشمال شرق المتوسط أغار عليه فرسان رودس ودُمّروه عام 1510م. وفي العام نفسه

قُتل أمير البحر العثماني كمال رئيس في عاصفة بحرية أثناء جلبه مساعدة هائلة للبحرية المملوكية؛ لكن المساعدة وصل أكثرها رغم العاصفة. وعاد السلطان الغوري لشراء المواد الأولية والمدافع للأسطول من أسطنبول عام 1512م. وأغار أمير البحر البرتغالي الشهير البوكيرك عام 1513م على عدن فلم يستطع فتحها لكنه أخاف التجار والمماليك على حدٍ سواء. وعندما خرجت الحملة المملوكية أخيراً عام 1515م إلى المحيط كان العثمانيون فيها الأكثرية بقيادة سلمان رئيس. وظلَّ سلمان رئيس بجدة حتى سقوط الدولة المملوكية (1517م). وقد كتب للسلطان سليمان فيما بعد أنَّ هدف السلطان بايزيد من إرساله إلى السويس والبحر الأحمر والمحيط الهندي. وهذا ما حاوله العثمانيون عام (1538 - 1539م)، وعام 1547م. لكنَّ إعدام بيرى رئيس عام 1554م لفشله في استعادة هرمز من البرتغاليين يشير إلى فشل العثمانيين في المحيط الهندي وإن تمكنوا من الاحتفاظ ببعض الخليج وبالبحر الأحمر إلى حين.

IV

هناك عدة مسلّمات ترى المؤلّفة أنها حالت دون رؤية الوقائع كما هي. هناك مثلاً المسلّمة التي تقول إنَّ البحر الأحمر والمحيط الهندي قلّت أهميتهما بالنسبة للأوروبيين بعد اكتشاف العالم الجديد فاستطاع العثمانيون أن يدخلوهما لعدم وجود المنافس المتحمّس وهذا غير صحيح أبداً. فقد استمرَّ المحيط مهما واستمرت تجارته مربحة جداً. وقد صارع العثمانيون طوال القرن السادس عشر للسيطرة عليه كما سيطروا على شرق البحر المتوسط وبحر إيجه لكنهم خسروا الصراع في المحيط لصالح البرتغاليين والهولنديين والإنجليز فيما بعد. وهناك مثلاً المسلّمة القائلة إنَّ اقتصاد الدول كان إمّا زراعياً وإمّا تجارياً أو أنَّ الطابع الغالب كان كذلك. لكنَّ في الحقيقة ليس هناك: «إمّا كذا أو كذا» بل في كثيرٍ من الحالات كانت الدول تحاول الجمع بين الأمرين. وهذا ما حاوله العثمانيون ونجحوا فيه عندما حوّلوا البلقان ومصر وبعض ممتلكاتهم الأخرى إلى مواطن للسِّلَع والحبوب التي استخدموها في التجارة. بمعنى أنَّ دخلهم

الرئيسي من البلقان ما كان ضريبة الأرض دائماً؛ بل في كثير من الأحيان، كانت المحاصيل الزراعية في الإقطاعات تتحول إلى سلع تجارية هي التي تجلب أكثر الدخل. وقد اضطرت البندقية في النصف الثاني من القرن السادس عشر للتفكير في ازدياد مساحات بالحبوب لتقليل الاعتماد على النقل البحري في التموين الداخلي، ولكسر احتكار العثمانيين لتجارة الحبوب؛ وهو الاحتكار الذي رفع الأسعار إلى الضعفين بين 1567م و1589 - 1598م. كان العثمانيون يملكون مواد أولية وسلعاً طبيعية وصناعية، وكانوا يتجرون بها، ويجنون أرباحاً هائلة في ظل حماية أساطيلهم لتجارتهم ولتجارة حلفائهم. كانوا يتجرون بالحبوب في منطقة الجزيرة - الساحل، وبالحرير في منطقة الأناضول - الشام، وبالنحاس والتوابل في شرق البحر المتوسط والمحيط الهندي. أما التجارة نفسها فكانت خاصةً أو من جانب الدولة، أو بالمشاركة بين الطرفين. ولا شك أن الطبقة العسكرية الحاكمة كانت تملك الحظوظ والوعي.

وقد جرى التركيز كثيراً على تجارة التوابل والحرير (سلع الرفاهية) وهي مهمة ولا شك. لكن الحبوب كانت دائماً سلعة تجارية بالغة الأهمية حتى قبل مجيء العثمانيين إلى آسيا الصغرى. وقد بدأ العثمانيون يبيعون الحبوب لتجار جنوة في عهد بايزيد الأول (1389 - 1402م). ولأن تجارة الحبوب بالذات كانت تتعرض أكثر من غيرها لهجمات القراصنة؛ فقد كان الأسطول ضرورياً للحماية. وهكذا كان العثمانيون يملكون الحبوب، ويملكون الأسطول الذي يستطيع حماية ناقلات الحبوب. وما كان ينافس العثمانيين في وجود فائض من الحبوب عندهم غير الصقليين الذين ما كانوا يملكون على أي حال القوة البحرية الكافية لحماية تجارتها. وهكذا فإن التجارة كانت مفيدة للجميع، وما كانت الحرب مفيدة في شأنها إذ إنها تتطلب سلاماً ودبلوماسية ووعياً بالمصلحة وقدرة على تنظيمها. يقول أنطونيو أريزو A. Erizzo المبعوث البندقي: «... إن صداقة البندقية مفيدة للسلطان. فهي تجلب التجار البنادقة إلى دياره. وتجارة هؤلاء تجلب أرباحاً هائلة له، للدولة كما للتجار العاديين. والمصدر الأول للربح تلك الضرائب التي تأخذها الدولة على تجارة السلع الداخلة والخارجة. والمصدر الثاني للربح ما يحصل عليه مواطنوه في بيعهم

سَلَعَهُمُ للبنداقية». وإذا كان العثمانيون يتلقون مثل غيرهم التوابل والبهارات من الهند، وكذا النحاس؛ فإنهم كانوا ينتجون الحرير وبكميات كبيرة في الأناضول والشام. ويحصلون من وراء بيعه للتجار الطليان على مبالغ هائلة. ولذا فقد كان من أسباب انزعاجهم الشديد من الشاه إسماعيل الصفوي محاولاته للتدخل في شرق الأناضول للاستيلاء على مصادر إنتاج الحرير. وكانت إيران تنتج الحرير أيضاً ولذا فربما كان من أهداف إسماعيل أيضاً الحصول على منفذ للتصدير البحري بالأناضول أو الشام. وعندما هزمه العثمانيون، لكنهم لم يستطيعوا إخضاعه، سدّوا المنافذ البحرية أمام تجارة الحرير الإيراني. لكنّ الضرائب التي كانوا يجنونها من ورائها كانت من الضخامة بحيث اضطروا لفتح مرافئهم وأسواقهم من جديد للإيرانيين. وهكذا كانت التجارة أهمّ من العداء الأيديولوجي أو السياسي. وكما في الحرير، كذلك في النحاس، الذي كانت منه مناجم غنية أيضاً في الأناضول. وكانت سوقه الرئيسية مدينة سينوب الساحلية على البحر المتوسط، وميناء إينبولو على البحر الأسود. وكان النحاس سلعة استراتيجية لإستخدامه في صناعة المدافع. ولذا فقد كان وجوده بكثرة عند العثمانيين بين أسباب نجاحاتهم في البلقان وشرق أوروبا. والمعروف أيضاً أنه كان يُستخدَم في صناعة النقود، ولأسباب مختلفة (ربما الإسراف في تصديره) كثيراً ما كان النحاس المستخدَم في السكّ نادر الوجود. ولكي توضّح المؤلّفة ما تقصده بازدهار التجارة في المجالات البحرية الثلاثة التي سيطر عليها العثمانيون في القرن السادس عشر فقد أوردت من المصادر البندقية تقريراً طويلاً عن تحركات المودا (Muda) (الأسطول التجاري البندقي المشترك بين الدولة والتجار) بين 1500 و1530 بين موانئ شرقي البحر المتوسط (مثل الإسكندرية وبيروت) من جهة والموانئ الإيطالية من جهة ثانية.

وفي الخاتمة ترى المؤلّفة أنه من خلال ما أوردته يظهر أنّ الحكم على الدولة العثمانية بأنها كانت دولةً بريّةً مثل الإمبراطوريات القديمة، غير صحيح، ويقلّل من القدرة على فهم التحركات العسكرية والديبلوماسية والتجارية بين أوروبا والشرق في القرن السادس عشر. إنه حكمٌ على العثمانيين بالتناجح التي بدأت تظهر في

القرن السابع عشر، وفي النصف الثاني منه بالذات حينما اتّضح أنّ الدولة العثمانية التي خسرت حرية الحركة في المحيط الهندي والخليج، هي على وشك أن تخسرهما في شرقي البحر المتوسط. ولا غبار على المذهب الذي ذهبته. لكنّ مصادرها ليس الأرشيف العثماني في الغالب كما طالبت نفسها بذلك في المقدمة، بل دراسات عطية ولبيب وأشتور وإينالجبك وأندروهسّ وشودري وفاروقي وعيساوي وسارجنت. ثم إنها ترى أنّ العثمانيين أرادوا وخطّطوا للاستيلاء على مصر والشام والجزيرة العربية منذ مطلع القرن السادس عشر من أجل عائدات التجارة، والحرمين؛ ولكي يحاصروا إيران. لكنّ المشكلة أنهم استمروا في مساعدة المماليك عسكرياً واقتصادياً حتى العام 1515م، أي قبل اصطدامهم بهم بمرج دابق شمال حلب بعام ونصف.

